Желѣзныя дороги

на югѣ.

И. Ш.



Ѳеодосія.

Типографія армянскало халибовскаго училища.

1863.

Одобрено цензурою. Одесса, 12 Февраля 1863 г.

ВЪ ЗАЩИТУ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ НА ѲЕОДОСІЮ.

(Биржс. Вѣд. № 177, 1862 г.)

Въ 27 № *Современной Лѣтописи* напечатана статья подъ заглавіемъ: «Замѣтка о несбывшемся проэктѣ желѣзной дороги въ южной Россіи». Мнѣніе, высказанное въ этой статьѣ, о дорогѣ въ Ѳеодосію раздѣляетъ и редакція «Современной Лѣтописи», какъ видно изъ передовой статьи того же нумера. Авторъ, говоря о ѳеодосійско-харьковской дорогѣ, какъ видно изъ его словъ, мало знакомъ съ краемъ, черезъ который дорога эта должна проходить, равно какъ и съ условіями постройки дороги; факты, выставленные имъ въ доказательство вѣрности своего мнѣнія, несправедливы, и потому сдѣланное имъ заключеніе невѣрно.

Прежде чѣмъ приступимъ къ разбору статьи, сдѣлаемъ маленькую оговорку. Г. Щ. погрѣшилъ уже въ общей идеѣ; онъ говоритъ о проведеніи линіи изъ Одессы въ Харьковъ, а сравниваетъ цѣнность постройки одесско-ольвіопольской ли-

ніи ($172^1/_2$ вер.) съ ѳеодосійско-харьковскою линіею (600 верстъ). Развѣ Одесса ближе къ Харькову, чѣмъ Ѳеодосія? И отчего бы ему не сдѣлать сравненіе линіи одесско-ольвіопольской съ таковой же отъ Ѳеодосіи до Днѣпра? Потомъ онъ упираетъ на торговое значеніе Одессы и сравниваетъ съ нею настоящее положеніе Ѳеодосіи; между тѣмъ, какъ желѣзныя дороги строятся, или для соединенія двухъ значительныхъ торговыхъ пунктовъ или же, для соединенія производительнаго края съ удобнѣйшимъ и ближайшимъ къ нему для торговли пунктомъ, или портомъ. Одесса сама по себѣ почти ничего не производитъ, а служитъ только исходнымъ пунктомъ для сбыта произведеній юго-западнаго края Россіи. Ѳеодосія, при желѣзной дорогѣ, будетъ такимъ же пунктомъ сбыта для полосъ средней и восточной части юга Россіи, неимѣющихъ теперь исходнаго мѣста для сбыта своихъ произведеній.

Г. Щ. указываетъ на неимѣніе вовсе складочныхъ магазиновъ въ Ѳеодосіи, на рѣдкость населенія и скудность края, чрезъ который должна пройти ѳеодосійская желѣзная дорога и полагаетъ, что только Харьковъ могъ бы доставить грузъ вагонамъ этой дороги, но и то въ недостаточномъ количествѣ. Мнѣніе, что въ Ѳеодосіи не имѣется вовсе складочныхъ магазиновъ, несправедливо;

ибо складывался же въ ней прежде хлѣбъ, по мѣрѣ надобности, а торговля Ѳеодосіи упала только въ новѣйшее время; число построекъ въ послѣднее время въ ней не уменьшилось, а напротивъ увеличилось. Допустимъ, что въ Ѳеодосіи будетъ ощутителенъ недостатокъ магазиновъ для склада, можемъ однако увѣрить Г. Щ., основываясь на видѣнномъ нами въ Ѳеодосіи, [1] что магазины выстроятся и раньше даже, чѣмъ желѣзная дорога будетъ окончена; притомъ постройки эти не отвлекутъ значительныхъ капиталовъ отъ торговли, какъ полагаетъ авторъ; на нихъ затрачиваютъ свои капиталы, по большей части, люди, не занимающіеся торговлею, занятые обыкновенно другимъ дѣломъ, по понятной причинѣ; затраченный на постройку капиталъ подверженъ меньшему риску, чѣмъ во всѣхъ другихъ предпріятіяхъ, и потомъ это не отвлекаетъ затратившаго отъ его спеціальнаго занятія.

Г. Щ. не собразился, какъ видно, ни съ какими статистическими свѣдѣніями, о населеніи южнаго края. Изъ нихъ онъ бы увидѣлъ, что въ ека-

[1] Въ Ѳеодосіи, по утвержденіи Правительствомъ линіи желѣзной дороги, старыя постройки были возобновлены и построено много новыхъ, и еще больше куплено у города мѣстъ для застройки; выжидали только дѣятельнаго начала работъ по желѣзной дорогѣ.

теринославской губерніи на квадратную милю приходится больше населенія, чѣмъ въ губерніи херсонской; чрезъ эти же губерніи проходятъ значительныя части обѣихъ линій, тогда какъ чрезъ харьковскую и полтавскую онѣ идутъ почти на равномъ разстояніи; изъ сѣверной части таврической губерніи, хотя и выселились ногайцы, но тамъ поселены, въ значительномъ числѣ, русскіе и нѣмцы, и новое заселеніе идетъ тамъ успѣшнѣе, чѣмъ въ Крыму [1]. Настоящее заселеніе юга Россіи даже не можетъ имѣть большаго вліянія на вопросъ о направленіи желѣзной дороги, такъ какъ край этотъ одинаково мало населенъ повсемѣстно, и куда бы ни была направлена дорога, нѣтъ сомнѣнія, окрестности ея весьма скоро заселятся. Доказательствомъ тому можетъ служить таже воображаемая московско-ѳеодосійская дорога: на земли, прилегавшія къ ней на далекое разстояніе, оказалось много покупщиковъ, и онѣ сильно вздорожали, какъ только затѣялись работы по этой линіи.

---

[1] Нужно признаться, что Крымъ безъ желѣзной дороги, при общемъ безденежьи, послѣ столькихъ бѣдствій, перенесенныхъ имъ въ послѣднее десятилѣтіе, не смотря на всѣ льготы Правительства, наврядъ ли скоро заселится и подымется до прежняго своего благосостоянія.

Г. Щ. не потрудился также узнать, сколько производятъ хлѣба одни поселенцы на р. Молочной, русскіе православные и молоканы, нѣмцы — менониты и колонисты; для этого стоило просмотрѣть отчеты объ отвозной торговлѣ бердянской таможни. Дальше же на сѣверъ, край населенъ гуще; да кромѣ того нужно замѣтить, что хлѣбъ можетъ быть сплавляемъ по Днѣпру, съ верховья и до самой желѣзной дороги. Наконецъ, екатеринославская и харьковская губерніи, восточная часть полтавской и юго-западная часть воронежской губерніи развѣ мало производятъ хлѣба? И потому, никакъ нельзя сказать, чтобы для вагоновъ ѳеодосійской дороги не нашлось достаточнаго груза. Самъ же авторъ говоритъ, что чумаки везутъ грузы въ Крымъ, а, оттуда берутъ соль; ея вывозится сухимъ путемъ отъ 5 до 7 милліон. пудовъ. Если прибавимъ къ этому разсчету всѣ грузы, привозимые въ Крымъ на тысячахъ извощичьихъ фурахъ, то въ результатѣ выйдетъ цифра груза, чуть ли не больше указанной г. Щ., т. е. $1^1/_2$ милліон. четвертей, или отъ 13 до 15 милл. пудовъ. Обратно же будутъ возиться по рельсовому пути: крымскія вина, табакъ, фрукты, скотъ на убой въ столицы, шерсть, а главное, вопреки мнѣнія г. Щ. — *соль*. Не говоря о каменномъ углѣ и объ антрацитѣ,

почему не включить въ число груза, хотя часть всего того, что полагаетъ г. Щ. будетъ ввозиться изъ-за границы черезъ Одессу во внутрь Россіи?

Авторъ статьи усиленно доказываетъ, что возка соли по желѣзной дорогѣ неудобна и дорого будетъ обходиться. Изъ Крыма вывозится теперь, какъ мы уже сказали, сухимъ путемъ отъ 5 до 7 милл. пудовъ соли, даже при существующихъ дорогихъ и неудовлетворительныхъ перевозочныхъ средствахъ, которыя доселѣ были однимъ изъ главныхъ препятствій къ развитію крымскаго солянаго промысла. Преобразованіе соляной регаліи, въ настоящее время уже состоявшееся, и доставленіе удобнаго и дешеваго пути сбыта соли, непремѣнно увеличатъ добычу; эти соображенія основываемъ на томъ, что до настоящаго времени, какъ извѣстно, значительное количество соли вовсе не выволачивалось изъ озеръ. Кромѣ того, увеличится число мѣстъ добычи изъ озеръ, которыя казна совсѣмъ неразрабатывала[1] и изъ соляныхъ засухъ, удобныхъ для устройства бассейновъ для садки соли. Мѣст-

[1] Примѣръ тому озера, отданныя казною г. Павлову для добыванія соли; разработка начата только 2—3 года тому назадъ, и усиленію добычи препятствуетъ неимѣніе перевозочныхъ средствъ; а изъ озеръ этихъ можно добыть слишкомъ милліонъ пуд. соли въ годъ.

ности эти расположены къ сѣверу и къ востоку отъ Ѳеодосіи. Акцизъ на соль принесетъ казнѣ значительный доходъ (по 30 к. съ пуда). Мы не преувеличимъ, ежели скажемъ, что акцизъ этотъ, отъ увеличенія добычи соли, можетъ служить сильною поддержкою для гарантіи по ѳеодосійской дорогѣ.

Г. Щ. говоритъ, что главная добыча крымской соли производится въ окрестностяхъ Перекопа, куда она доставляется и складывается въ магазины. (Замѣтимъ кстати, что соль совсѣмъ не складывается въ магазины, а въ бугры при озерахъ же). Чумаки, привозящіе изъ внутреннихъ губерній хлѣбъ и другія естественныя произведенія въ разные мѣста крымскаго полуострова, при обратномъ слѣдованіи берутъ соль для сбыванія по губерніямъ харьковской, полтавской и друг. Черезъ такой лишь оборотъ, соль можетъ быть доставляема по сходнымъ цѣнамъ. Всякій другой способъ доставленія, по мнѣнію г. Щ., потребуетъ гораздо значительнѣйшихъ издержекъ, которыхъ соль, хотя и предметъ первой необходимости, по цѣнности своей вынести не можетъ. Разсмотримъ, такъ ли это. Нынѣ платится чумакамъ, за перевозку товаровъ изъ Харькова въ Крымъ, отъ 35 до 45 к. съ пуда, и транспорты находятся въ пути около мѣсяца. За перевозку же

съ пуда зерноваго хлѣба и соли по тарифу главнаго общества ($^1/_{24}$ к. съ пуда), извозъ съ пуда, за пространство отъ Ѳеодосіи до Харькова, 600 верстъ, станетъ въ 25 к., слѣдовательно почти въ половину дешевле, чѣмъ при перевозкѣ тяжести на волахъ[1].

Авторъ говоритъ, что Арабатская стрѣлка на протяженіи 103 верстъ самая нездоровая мѣстность, на которой лѣтомъ постоянно господствуетъ злокачественная лихорадка, и потомъ спрашиваетъ, благоразумно ли принять такую мѣстность для проложенія желѣзной дороги? Если бы ѳеодосійская желѣзная дорога, по которой начаты были работы, проходила по тому направленію, которое указываетъ г. Щ., и тогда опасенія его были бъ несправедливы. Линія эта проходитъ внутри Крыма между Геническомъ (м. Тонкое) и Перекопомъ; но какъ это вопросъ въ настоящемъ случаѣ посторонній, то не входимъ въ разбирательство сравненія генической стрѣлки съ понтійскими болотами.

[1] Не можемъ не указать тутъ на нелогичность заключеній автора. Для одесско-ольвіопольской линіи онъ допускаетъ, что перевозка хлѣба будетъ обходиться дешевле; а возка соли, находящейся въ такихъ же точно условіяхъ относительно перевозки по ѳеодосійской дорогѣ, полагаетъ авторъ, обойдется дороже. Странно!

И нынѣ лѣтомъ пріѣзжаютъ многіе въ Крымъ для пользованія морскими купаньями, сакскими и чокракскими грязями и минеральными водами; а у многихъ ли есть средства предпринимать эти долгія и дорого стоящія путешествія въ Крымъ, тогда какъ поѣздка заграницу для той же цѣли обходится дешевле. При желѣзной дорогѣ число пріѣзжающихъ въ Крымъ, конечно, будетъ весьма значительно, при томъ же для обитателей восточнаго берега Чернаго моря и западной части Закавказья, ѳеодосійская дорога будетъ естественнымъ путемъ сообщенія со внутренними губерніями Россіи. Слѣдовательно, и тутъ предположенія г. Щ. о маломъ числѣ пассажировъ на этой дорогѣ не имѣли никакого основанія, равно какъ и соображенія г. Щ., относящіяся къ цѣнамъ 1846 г., съ тѣхъ поръ возвысившимся почти въ четыре раза на югѣ Россіи. Редакція «Современной Лѣтописи» говоритъ въ своемъ обозрѣніи «Привыкши не цѣнить существующаго, мы готовы были пожертвовать тѣми капиталами, которые положены на одесскія сооруженія». Но, развѣ тоже самое нельзя сказать о милліонахъ, затраченныхъ на дорогу въ Ѳеодосію, и принятыхъ на счетъ казны, и на затраты частныхъ лицъ въ Ѳеодосіи же, въ его окрестностяхъ и вдоль по линіи, безвозвратно потерянныхъ безъ

скорой постройки этой дороги, или, по крайней мѣрѣ, безъ формальнаго удостовѣренія со стороны Правительства, что къ постройкѣ этой дороги будетъ приступлено при первой возможности.

Въ заключеніе, не можемъ еще не сказать нѣсколько словъ о статьяхъ, появляющихся по временамъ въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ: о необходимости желѣзной дороги для Одессы. Рѣдкая изъ такихъ статей, указывая на необходимость постройки той дороги, не силится въ то же время доказывать безполезность желѣзной дороги, направленной на Ѳеодосію. Статьи эти, говоря о ѳеодосійской линіи, по большей части говорятъ голословно, или строятъ свои доказательства на совершенно ложныхъ фактахъ. Причины подобныхъ дѣйствій лучше не разбирать; а между тѣмъ, линія изъ Одессы на Кіевъ, куда проэктирована желѣзная дорога, хотя будетъ имѣть параллельное направленіе съ ѳеодосійско-харьковской, но обѣ линіи проходятъ на такомъ разстояніи другъ отъ друга — не менѣе 400 верстъ, — что дороги эти конкурировать другъ другу не могутъ, или очень незначительно. Каждая линія будетъ имѣть грузы изъ своихъ производительныхъ раіоновъ; раіонъ ѳеодосійскій мы уже указали, а Одессу всегда снабжалъ своимъ хлѣбомъ юго-западный край Россіи. Слѣдовательно

одна дорога другой не помѣха, и, смѣемъ надѣяться, что гг. антогонисты согласятся съ ними, что упадокъ производительности Крыма и упадокъ одесской торговли для государства, въ экономическомъ отношеніи, равно важны. Можно положительно сказать, что ѳеодосійская дорога будетъ не менѣе доходна одесской, допуская даже, что по первой будетъ перевозиться гораздо меньше хлѣба, чѣмъ по второй; но по ней будутъ возиться обратно милліоны пудовъ груза, которыхъ Одесса не имѣетъ и не можетъ имѣть. Упомянемъ еще, что линія ѳеодосійская весьма важна и въ стратегическомъ отношеніи; любопытныхъ отсылаемъ къ «Морскому Сборнику» № 6, 1861 г. и №№ 2 и 5, 1862 г., гдѣ, въ корреспонденціи изъ Ѳеодосіи, отчетливо говорится объ этомъ предметѣ. Мы указываемъ на это только потому, что намъ случилось гдѣ-то читать, что линія ѳеодосійская исключительно стратегическая. Изъ предъидущаго, всякій безпристрастный читатель убѣдится, что, какъ ни важно стратегическое значеніе ѳеодосійской дороги, но не менѣе важно ея значеніе для края во всѣхъ другихъ отношеніяхъ, что она въ равной степени необходима для государства, также какъ и одесская.

Августъ, 1862 г.

ЕЩЕ СООБРАЖЕНІЕ О ЮЖНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

(Сѣв. Пч. 1862 г. № 333.)

Югъ Россіи, въ недавнее время, столь сильно потерпѣлъ отъ разныхъ невзгодъ, слѣдовавшихъ одна за другою, что едва ли въ состояніи будетъ скоро поправиться. Война, застой сбыта мѣстныхъ произведеній,[1] саранча, падежъ скота и неурожай послѣднихъ лѣтъ, отзываются теперь крайне сокрушительно на всѣхъ отрасляхъ дѣятельности юга Россіи.

Уничтоженіе обязательнаго труда имѣло большое вліяніе на главную дѣятельность юга—сельское хозяйство, которое, нѣтъ сомнѣнія, должно будетъ производиться теперь на началахъ, болѣе

---

[1] Слѣдствіе соперничества сосѣднихъ странъ, Венгріи, Дунайскихъ княжествъ и Турціи. Рельсовые пути и благоустроенные морскіе порты, не только весьма увеличили, въ послѣднее время, вывозъ произведеній тѣхъ странъ, но и вызвали тамъ усиленное производство ихъ.

раціональныхъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, совершенно новыхъ для края. Страна, столь богатая, столь плодородная, величавшаяся житницею Европы, ведетъ, въ настоящее время, какую-то прозябательную жизнь. Земледѣліе стало занятіемъ невыгоднымъ; отпускная торговля падаетъ съ года на годъ; предпріятія, вѣрно разсчитанныя, приносятъ только убытки [1]. Все это отъ того, что многаго намъ недостаетъ, въ особенности же, въ замѣну рукъ, нужны намъ теперь улучшенныя земледѣльческія орудія.

Пока у насъ не было соперниковъ, мы могли довольствоваться дѣдовскими способами обработки земли; теперь же, когда отовсюду возникаетъ соперничество, намъ нужно неотлагательно улучшить и удешевить наши произведенія, чтобы насъ не вытѣснили совершенно съ европейскихъ

[1] Стоитъ только просмотрѣть бюллетени черноморской торговли, чтобы убѣдиться въ справедливости всего сказаннаго нами. Для жителей юга эти доказательства излишни: они убѣждаются въ нихъ каждый день. Не можемъ здѣсь не обратить вниманія на донесеніе г. Ходнева въ Императорское вольное экономическое общество о русскомъ отдѣлѣ лондонской выставки. (Сельско-хозяйственное обозрѣніе Биржевыхъ Вѣдомостей, № 224-й), какъ на доказательство отсталости нашего производства сельско-хозяйственныхъ произведеній.

рынковъ, такъ что, въ послѣдствіи, мы даже не будемъ въ состояніи занять наше прежнее мѣсто въ ряду опередившихъ насъ производительныхъ странъ. Но, какъ это сдѣлать? Чего недостаетъ намъ для возрожденія прежней торговли? Недостаетъ, какъ уже сказано, во первыхъ, улучшенныхъ земледѣльческихъ орудій, потомъ, желѣзныхъ дорогъ и благоустроенныхъ морскихъ портовъ.

Собственно въ Крыму, картина эта рисуется еще рельефнѣе, потому что на его долю выпала почти вся тяжесть невзгодъ, перечисленныхъ выше. Хотя освобожденіе крестьянъ отъ обязательнаго труда, по ихъ малочисленности, не могло имѣть здѣсь серьезнаго вліянія на сельское хозяйство; но уничтоженіе черноморскаго флота, отъ котораго не одинъ милліонъ ежегодно оставался въ рукахъ жителей Крыма, и выселеніе большаго числа его обитателей — татаръ, не только могли не обѣщать въ ближайшемъ будущемъ какого либо улучшенія для края, но должны были, напротивъ, подѣйствовать весьма невыгодно на его благосостояніе, что дѣйствительно и случилось. Не смотря, однако, на всѣ эти неблагопріятныя обстоятельства, жители Крыма надѣялись еще, что дѣло поправитъ желѣзная дорога (начало работъ на линіи московск.-ѳеодосій. дороги совпало съ вы-

селеніемъ татаръ); что край въ скоромъ времени заселится вновь, и что желѣзная дорога привлечетъ въ него и работниковъ и капиталистовъ. Но увы! и эта надежда рушилась. Теперь Крымъ, богатый садами, солью, имѣющій нѣсколько хорошихъ морскихъ портовъ, обезлюдѣлъ; новые переселенцы, прибывшіе изъ внутреннихъ губерній и изъ Турціи, почти не селились въ немъ, не смотря на щедрую поддержку и льготы Правительства. [1] Крымъ теперь почти также пустъ, какъ послѣ выхода татаръ: въ городахъ нѣтъ торговли, населеніе уменьшилось; а въ степи, на обширныхъ пространствахъ, видны однѣ лишь развалины бывшихъ заселеній.

Послѣ бывшей войны, всѣми сознана необходимость желѣзной дороги на югѣ. Сознаніе это теперь, болѣе чѣмъ когда либо, стало яснымъ для каждаго. Догоняя Европу въ политическомъ устройствѣ, намъ не менѣе необходимо догнать ее и въ экономическомъ отношеніи. Если же-

---

[1] Фактъ этотъ отчасти объясняется тѣмъ, что въ Крыму $^{9}/_{10}$ земли, притомъ лучшей, принадлежитъ помѣщикамъ, а крестьянинъ-выходецъ, да и иностранецъ-выходецъ, неохотно селятся на помѣщичьей землѣ. Покупать же земли у помѣщиковъ переселенцы не имѣютъ средствъ, а, можетъ быть, и желанія, надѣясь получить отъ казны землю даромъ.

лѣзныя дороги были необходимы и принесли пользу на сѣверѣ Россіи, гдѣ все-таки уже главные пути сообщенія были шоссированы, гдѣ населеніе гуще: то тѣмъ болѣе онѣ должны принести пользы югу Россіи, богатому производительностію, но, рѣже населенному, и гдѣ дороги покрыты непроходимою грязью, въ то время, когда на сѣверѣ санный путь облегчаетъ сообщенія и удешевляетъ перевозку. Желѣзныя дороги на югѣ необходимы для легкаго доставленія изъ внутреннихъ губерній избытка рабочихъ силъ, для срочнаго отвоза произведеній къ морскимъ портамъ; однимъ словомъ, для поднятія земледѣлія юга въ уровень съ другими соперничествующими съ нимъ странами, [1] а также и для сбыта, во внутрь имперіи, избытковъ произведеній юга,

[1] Извѣстно, какое благотворное и сильное вліяніе имѣли всюду желѣзныя дороги на земледѣліе; примѣръ тому Америка, и близкіе сосѣди нашего юга—Дунайскія княжества и Венгрія. Мы указываемъ именно на эти страны, потому что экономическій бытъ ихъ имѣетъ сходство съ югомъ Россіи. При проложеніи жел. дороги, въ этихъ странахъ имѣлось въ виду, главнымъ образомъ, поднятіе и поддержаніе сельскаго хозяйства, во всей странѣ, а не поддержаніе только какого либо отдѣльнаго города или мѣстности. Этому вѣрному пониманію цѣли и нужно приписать успѣхи тѣхъ странъ.

*

какъ-то: *соли*, *скота*, *рыбы*, *шерсти*, *вина*, *фруктовъ* (крымскихъ и кавказскихъ), строительнаго и цѣннаго (орѣха и другаго) лѣса съ Кавказа, равно какъ и хлопка оттуда же.[1] Кога эта завѣтная мечта мыслящихъ людей русскихъ перейдетъ наконецъ въ дѣйствительность — неизвѣстно: а между тѣмъ, каждый день промедленія приноситъ югу немаловажный ущербъ, потому что онъ проживаетъ избытки, добытые не въ настоящее время, а въ прошедшемъ, слѣдовательно, онъ проживаетъ уже свой капиталъ, т. е. бѣднѣетъ, потому что желѣзная дорога, какъ первое и главное звѣно въ ряду мѣръ къ улучшенію экономическаго быта южнаго края, есть для него жиз-

[1] Мало ли еще что будетъ вывозиться съ Кавказа? Кавказъ непочатое богатство. Ископаемыя богатства Кавказа совершенно еще не изслѣдованы. Такъ, на дняхъ еще, газеты извѣщали объ открытіи тамъ мѣсторожденій разныхъ минераловъ. Извѣстно, напримѣръ, что литографическій камень добывается въ Европѣ, лишь только въ Соленгофенѣ, въ Баваріи; но еще въ 1851 году мы видѣли въ Керчи, у главнаго доктора черноморской береговой линіи, два очень хорошіе образца литографическаго камня, добытаго на Кавказѣ, близь какой-то крѣпостцы береговой линіи. На рѣкахъ Курѣ и Ріонѣ имѣется, по словамъ нѣкоторыхъ нашихъ газетъ, около 400,000 десятинъ земли, удобной для разведенія хлопка.

ненный вопросъ, а для остальной Россіи вопросъ первой необходимости.

Все это, болѣе или менѣе, ясно и подробно уже высказано было давно въ печати, и мы повторяемъ это, въ настоящей статьѣ, лишь въ видѣ предисловія къ послѣдующему.

Желѣзная дорога на югъ, какъ мы уже сказали, преимущественно должна служить земледѣлію и споспѣшествовать сбыту и обмѣну произведеній; поэтому важность вопроса заключается въ томъ, чтобы дорога соотвѣтствовала своей цѣли и служила для возможно большаго пространства въ краѣ. Откуда же и куда слѣдуетъ ее направить?

На югѣ, сколько извѣстно, были сдѣланы изысканія и предполагалось строить желѣзныя дороги, 1-е, отъ Одессы на Кременчугъ, 2-е, отъ Одессы до Кіева, 3-е, отъ Харькова до Таганрога и 4-е, отъ Харькова до Ѳеодосіи.

Такъ какъ нельзя расчитывать, что вскорѣ построятъ на югѣ нѣсколько дорогъ, то разсмотримъ: въ какой мѣрѣ каждая изъ вышепоименованныхъ линій, отдѣльно взятая, можетъ вліять на весь южный край, и на сколько достигнута будетъ главная цѣль постройки дороги, т. е. на сколько она будетъ имѣть вліяніе на улучшеніе

экономическаго быта края, и какъ великъ объемъ или раіонъ этого вліянія.

Желѣзная дорога отъ Одессы до Кременчуга (съ проведеніемъ ея оттуда дальше на Харьковъ), безъ постройки другихъ дорогъ, не принесетъ никакихъ существенныхъ выгодъ южному краю, такъ какъ раіонъ ея дѣятельности очень ограниченъ. Сѣверо-западная часть херсонской и большая часть полтавской, подольская, волынская, вся екатеринославская и таврическая губерніи и приазовскій и придонскій краи, исключены изъ этого раіона; поэтому дорога эта не удовлетворитъ главной потребности края, а при постройкѣ другихъ, главныхъ линій, она сдѣлается, можно сказать, лишнею роскошью.

Желѣзная дорога отъ Одессы на Кіевъ, соединяясь чрезъ предположенную литовскую линію съ с.-петербургско-варшавскою дорогою, имѣетъ для западной части южнаго края несомнѣнную важность, такъ какъ край этотъ былъ главнымъ производителемъ тѣхъ произведеній, которыми питалась отпускная торговля Одессы. Эта дорога сблизитъ западныя губерніи съ Чернымъ моремъ и направитъ къ нему всѣ избытки произведеній этихъ губерній, [1] поддержитъ земледѣліе юго-

[1] Днѣпръ и его притоки должны бы служить естественнымъ и дешевымъ путемъ для сплава произведе-

западной Россіи и, вмѣстѣ съ тѣмъ, поддержитъ торговое движеніе Одессы. Извѣстно, что Одесса до сего времени жила исключительно одной лишь отпускной торговлей; она не имѣетъ значенія, ни какъ фабричный ни какъ какой либо производительный центръ [1] Слѣдуетъ не забывать, однако, что одесско-кіевская дорога не принесетъ

ній сѣверо-западныхъ губерній юга къ морю; но пороги ниже Екатеринослава, не допускаютъ суда доходить до устья, и потому постройка литовской желѣзной дороги и продолженіе ея до Кіева, безъ постройки такой же дороги на югѣ, неминуемо направитъ произведенія тѣхъ губерній къ Балтійскому морю, хотя это море лежитъ и дальше отъ нихъ, чѣмъ Черное. Перевозка по желѣзной дорогѣ, хотя бы и на дальшее разстояніе, выгоднѣе, чѣмъ на возахъ по нашимъ степнымъ дорогамъ. Мы слышали, въ 1857 году, въ Кіевѣ, что тамошній помѣщикъ гр. Браницкій, дѣлалъ опытъ отправлять свой хлѣбъ въ Балтійское море по рѣкамъ, соединеннымъ Пинскимъ каналомъ; но, не знаемъ, какой результатъ имѣлъ этотъ опытъ.

[1] По показанію Одесскаго Вѣстника, (№ 116-й, статистическіе очерки Одессы), всѣ, какіе есть въ Одессѣ фабрики и заводы, выдѣлывали (въ 1860 году) товаровъ на сумму 3,716,414 руб.; если мы изъ суммы производства исключимъ еще потребленіе на мѣстѣ, то цифра отпуска произведеній одесскихъ фабрикъ, внутрь имперіи и заграницу, очень не значительна въ сравненіи съ торговою дѣятельностію Одессы.

никакой пользы для всей восточной полосы юга Россіи. Она будетъ пролегать отъ нея слишкомъ далеко; слѣдовательно, эта дорога только мѣстная, и постройка ея удовлетворитъ потребностямъ края, лишь на половину.

Желѣзная дорога къ Таганрогу, безспорно, будетъ полезна, какъ путь, по которому будутъ удобно доставлять каменный уголь для внутреннихъ желѣзныхъ дорогъ; по ней еще будутъ возить, лѣтомъ, къ Азовскому морю произведенія прилегающихъ къ ней мѣстностей; зимою же, какъ извѣстно, сообщеніе по Азовскому морю прекращается, и дорога эта будетъ имѣть грузъ только въ одинъ конецъ, въ теченіе почти полугода; слѣдовательно, по ограниченности раіона и по своей дѣятельности, она будетъ второстепенною для юга.

Накопецъ остается намъ разсмотрѣть ту линію желѣзной дороги, постройка которой была начата главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. линію московско-ѳеодосійскую. Мы здѣсь займемся преимущественно линіею, проходящею отъ Харькова на югъ, такъ какъ на сѣверъ отъ него идетъ хорошій шоссейный путь. Эта линія, по кратчайшему пути къ Черному морю, т. е. направляясь на Ѳеодосію, соприкасается у Харькова съ донскимъ бассейномъ,

дальше съ Днѣпромъ, выше и ниже пороговъ, и потомъ съ Азовскимъ моремъ. [1] Она имѣетъ своимъ раіономъ всю восточную часть юга, значительную часть западной, ибо устраняетъ препятствіе днѣпровскихъ пороговъ, и, наконецъ, все прибрежье Азовскаго моря и р. Дона. Сверхъ того, Өеодосія, какъ исходная точка этой линіи, можетъ сосредоточить въ себѣ, какъ внутреннюю,

---

[1] Или чрезъ посредство акмапайской вѣтви желѣзной дороги отъ Өеодосіи (какъ предполагалось прежде), или чрезъ посредство азовскаго каботажа и пароходовъ; или, наконецъ, чрезъ посредство буксирной цѣпи между Дономъ и Керчью. Осуществленіе этой мысли, принадлежащей өеодосійскому корреспонденту Морскаго Сборника (см. № 8-й 1862 г.), сверхъ несомнѣнной пользы для коммерціи и для края вообще, будетъ имѣть еще ту выгоду, что можетъ устранить всякую возможность (а какъ именно—здѣсь не мѣсто распространяться объ этомъ) иностраннымъ судамъ выбрасывать баластъ въ море, относительно обмеленія котораго мы тогда только получимъ вѣрныя свѣдѣнія, когда ученые мужи, занимающіеся этимъ предметомъ, вмѣсто лота, ничего не доказывающаго, или вмѣсто «превосходнаго аппарата, изготовленнаго при гидрографическомъ департаментѣ» и не доставившаго г. академику Бэру «ни одного камешка» (см. С. П. Вѣд. 1862 г., № 230-й), употребятъ буръ, который бы дѣйствительно изслѣдовалъ состояніе и измѣненіе дна Азовскаго моря.

такъ и внѣшнюю торговлю Кубанскаго края [1] и части восточнаго берега Чернаго моря. Раіонъ ѳеодосійской дороги, за очень малымъ исключеніемъ, составляетъ весь югъ Россіи; она имѣетъ, въ сравненіи съ другими южными дорогами, еще ту исключительную важность и значеніе, что будетъ, въ то же время, и дорогою стратегическою.

Такимъ образомъ, эта послѣдняя линія, какъ видимъ изъ сказаннаго, есть главная линія на югѣ Россіи, и постройку желѣзныхъ дорогъ слѣдовало бы начать именно съ нея. Поэтому обратимъ на нее наше особенное вниманіе.

Учредители главнаго общества желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, направляя южную линію на Ѳеодосію, имѣли въ виду всевозможныя соображенія, изъ которыхъ необходимо припомнить нѣкоторыя [2].

---

[1] Кубанскій край нынѣ только заселяется и можетъ уже отпускать хлѣбъ. Въ настоящую осень, привезено было оттуда въ Ѳеодосію моремъ 3,570 четвертей. По словамъ нашихъ газетъ, на одномъ изъ притоковъ Кубани нынѣ открытъ каменный уголь, удобный для разработки.

[2] Могутъ замѣтить, однакожъ, что не логично ссылаться на мнѣніе, отъ осуществленія котораго отказались въ послѣдствіи. Но, не забудемъ, что главное общество отказалось, не по убѣжденію въ невѣрности соображеній, сдѣланныхъ при избраніи направленія дороги на Ѳеодосію, а совершенно по дру-

«Въ земледѣльческой или черноземной полосѣ, средину которой занимаютъ губерніи: курская, орловская, полтавская, харьковская и воронежская, земледѣльческія произведенія, благодаря исключительному плодородію и благопріятному климату, всегда превышаютъ мѣстное потребленіе.

гимъ причинамъ, которыя, вѣроятно, извѣстны, безъ нашего объясненія, всѣмъ, внимательно слѣдившимъ за ходомъ дѣлъ главнаго общества. Куда бы на югѣ дорога эта ни была направлена, глав. общ. все равно отказалось бы отъ нея. Однакожъ, случалось намъ читать въ печати мнѣніе, гдѣ всю вину несостоятельности этой дороги сваливаютъ на избранную оконечную точку. Почему же, спросимъ мы сочинителей этихъ статей, проектъ одесско-кіевской линіи до сихъ поръ не приводится въ исполненіе? Тутъ уже исходная точка не можетъ быть виновата, такъ какъ сочинители эти именно хотятъ доказать необходимость избранія Одессы исходною точкою линіи желѣзной дороги юга? Современная лѣтопись Русск. Вѣст., говоря (въ № 27-мъ сего года) о желѣзныхъ дорогахъ на югѣ и о проектѣ дороги на Ѳеодосію, называетъ этотъ проектъ—легкомысленнымъ. Если бы Современная Лѣтопись соблаговолила обратить хоть небольшое вниманіе на двѣ статейки (въ № 9-мъ Морскаго Сборника и № 177-мъ Бирж. Вѣдомостей), появившихся въ отвѣтъ на указанную нами ея статью, то она убѣдилась бы въ томъ, что *легкомысленнымъ* скорѣе можно назвать, не проектъ желѣзной дороги въ Крымъ...

За полнымъ удовлетвореніемъ послѣдняго, остается, даже при среднихъ урожаяхъ, излишекъ, который переходитъ въ другія части имперіи или вывозится за границу. Тамъ же всегда есть значительные запасы хлѣба, которые, послѣ хорошаго урожая, наполняютъ магазины, поддерживаютъ низкія цѣны и большею частію не вознаграждаютъ труда.

«Степная полоса занимается преимущественно скотоводствомъ и добываніемъ шерсти и сала. Она же снабжаетъ остальную Россію значительнымъ количествомъ соли.

«Эта полоса представляетъ особенный интересъ. На Дону и притокѣ его, Донцѣ, находятся мѣсторожденія антрацита, разработка котораго едва начата, и которому суждено играть важную роль въ промышленной будущности Россіи.

«Нынѣ трудность сообщеній такова, что можно выразить ее слѣдующими словами: постоянное изобиліе на югѣ, постоянный недостатокъ на сѣверѣ. Эта затруднительность внутренней перевозки, очевидно, имѣетъ рѣшительное вліяніе на распредѣленіе внѣшней торговли, преимущественно же вывоза.

«Чтобы довести большую южную артерію желѣзной дороги до Чернаго моря, слѣдовало выбрать или Одессу, или Ѳеодосію. Тщательное из-

слѣдованіе побудило отдать предпочтеніе послѣднему порту. Чрезвычайно счастливое положеніе дѣлаетъ его самымъ лучшимъ портомъ на Черномъ морѣ.... глубина воды въ немъ значительна; входъ и выходъ для кораблей, по господствующимъ вѣтрамъ, удобны; наконецъ, онъ можетъ быть увеличенъ съ развитіемъ торговли.

«Направляясь къ Ѳеодосіи, легко поддерживать сношенія съ Одессой посредствомъ судоходной части Днѣпра; [1] дорога будетъ примыкать къ каменноугольному донецкому бассейну и пройдетъ по мѣстности, на которой *легкость постройки совершенно исключительная.* Линія, направленная къ Одессѣ, представила бы, при выполненіи, многочисленныя затрудненія: тогда нельзя бы было соединить ее ни съ Донцомъ, ни съ Ѳеодосіей.

«Сверхъ того южная линія найдетъ, на берегу Азовскаго моря и въ Крыму, двѣ весьма важныя статьи торговли, которыхъ недостаетъ Одессѣ: Соль изъ крымскихъ соляныхъ озеръ [2]

---

[1] Отъ Днѣпра (выше пороговъ), ближайшій черноморскій портъ, по прямой линіи, Ѳеодосія. Ш.

[2] Право добычи соли изъ крымскихъ казенныхъ озеръ, предоставленное нынѣ вольному промыслу, несомнѣнно, увеличитъ количество добычи ея въ Крыму, такъ какъ при прежней казенной разработкѣ изъ озеръ

и крымскія вина и фрукты. Эти статьи очень важны для нагрузки обратныхъ поѣздовъ. Размѣры предполагаемаго провоза этихъ предметовъ

выволакивалось (техническое выраженіе) напередъ опредѣленное количество, и много соли осталось еще въ озерахъ. Сверхъ того, въ Крыму есть еще озера и засухи, которыя легко превратить въ солеродные источники; нѣкоторыя изъ нихъ уже стали обрабатываться. Наконецъ существуютъ, сколько намъ извѣстно, два проекта объ осушеніи Сиваша (Гнилое море), съ цѣлію предоставить одну часть осушенной почвы земледѣлію, а другую обратить въ солеродныя озера. (Вода Сиваша, по изысканію, сдѣланному глав. общ. жел. дор., содержитъ на литрѣ воды 32 грана соли). Сивашъ занимаетъ пространство отъ 400 до 500 квад. верстъ и не приноситъ теперь никакой пользы.

Въ настоящее время, крымская соль, расходящаяся по южной Россіи и отчасти по средней, дальше не имѣетъ сбыта, по дороговизнѣ своей на мѣстѣ производства, послѣ уплаты акциза, по дороговизнѣ перевозки и по удобству получать соль—изъ за границы. Соль, обходясь дорого, имѣетъ мало примѣненія въ сельскомъ хозяйствѣ. Солепромышленники ожидаютъ, что, со введеніемъ новаго соляного устава, будетъ сбавлена пошлина на соль (не знаемъ, исполнятся ли и исполнимы ли эти ожиданія), но безъ постройки желѣз. дороги и эта мѣра можетъ усилить сбытъ соли, только въ ближайшихъ къ озерамъ мѣстахъ; сбытъ же въ дальнія отъ озеръ мѣстности долженъ непремѣнно уменьшиться, по той простой причинѣ, что цѣны за

по желѣзной дорогѣ опредѣляютъ въ 300,000 тоннъ (болѣе 18 милліон. пудовъ).

«Положеніе Одессы не измѣнится значительно, въ слѣдствіе устройства обширнаго порта въ Ѳеодосіи: сношенія Одессы имѣютъ характеръ совершенно мѣстный, торговля же ея основана на отпускѣ хлѣба изъ Подоліи и Бессарабіи.

извозъ постоянно возвышаются (теперь платится чумакамъ — воловымъ фурщикамъ — отъ Харькова въ Крымъ, съ пуда, отъ 30 до 40 к. *серебромъ;* въ концѣ сороковыхъ годовъ платилось столько же — *ассигнаціями*). Дороговизна рабочихъ на югѣ, самый первобытный образъ производства работъ на озерахъ, тоже не мало возвышаютъ цѣну соли; а, разумѣется, что все это будетъ имѣть естественнымъ послѣдствіемъ не умноженіе промысла и потребленія соли, а скорѣе уменьшеніе настоящаго количества и ограниченіе раіона сбыта; потому благодѣтельная мѣра Правительства не достигнетъ своей цѣли, и казна потеряетъ значительный доходъ; народъ же и сельское хозяйство, или ограничатъ себя въ употребленіи этого предмета первой необходимости, или добудутъ его изъ-за границы, по желѣзнымъ дорогамъ сѣверной и западной Россіи. Замѣтимъ еще то, что желѣзная дорога въ Крымъ, отъ развитія благосостоянія края, увеличитъ средства государства вообще, а чрезъ увеличеніе добычи соли, значительно увеличитъ казенный доходъ въ частности; слѣдовательно, вотъ уже готовое средство къ возмѣщенію гарантіи этой дороги изъ источника, ею самою вызваннаго. III.

«Новое движеніе, которое будетъ вызвано южною желѣзною дорогою, направится къ новому центру, которымъ бы не могла служить съ тѣмъ же успѣхомъ Одесса. *Одного взгляда на карту достаточно, чтобы убѣдиться въ значительности и общности услугъ южной линіи для торговли.»* [1]

Проектъ главнаго общества разсчитываетъ на 300,000 тоннъ обратнаго груза; этою цифрою обозначается далеко не все количество всего груза. Одна соль, даже при не очень усиленномъ добываніи ея, доставитъ количество, близкое къ этой цифрѣ, [2] а другія статьи, перечисленныя въ началѣ, тоже не маловажны, да и сверхъ этихъ укажемъ еще на одну. Югъ Россіи не имѣетъ почти никакой мануфактурной и заводской промышленности (и, вѣроятно, еще долго ихъ имѣть не будетъ); теперь доставляются туда эти произведенія отчасти извнутри Россіи, отчасти

[1] См. Моск. Вѣд. № 42-й 1857 г.

[2] Глав. общ., уже при производствѣ изысканій по линіи, узнало о количествѣ соли, которое возможно добыть изъ крымскихъ озеръ, а разработка новыхъ озеръ началась только послѣ 1853 — 55 гг. и въ слѣдствіе разсчета на постройку ѳеодосійской дороги. Нынѣ добывается соли въ Крыму, ежегодно отъ 8 до 15 милліоновъ пудовъ, а, по соображеніямъ специалистовъ, ея можетъ быть добыто болѣе 20 милліоновъ.

изъ за-границы. Цифру перевоза этихъ статей трудно опредѣлить, но достаточно указать на харьковскія и полтавскую ярмарки, чтобы понять, какъ она должна быть значительна; также немаловажно будетъ и передвиженіе пассажировъ, ѣдущихъ въъ Крымъ или на Кавказъ и обратно. [1] Слѣдовательно, по всѣмъ соображеніямъ будетъ и полезнѣе и выгоднѣе, первую южную желѣзную дорогу проложить въ Крымъ, а въ Крыму на Ѳеодосію, какъ на самый близкій Черноморскій портъ къ Днѣпру и къ главному мѣсторожденію соли и антрацита. Ѳеодосія вмѣстѣ съ тѣмъ близка къ Азовскому морю и къ Кавказу и обладаетъ обширнымъ и безопаснымъ портомъ. [2] Климатъ ея — одинъ изъ самыхъ лучшихъ на

[1] Крымъ и Кавказъ, при удобныхъ сообщеніяхъ, сохранятъ Россіи много капиталовъ, вывозимыхъ, въ настоящее время, туристами за границу.

[2] Компетентный судья въ этомъ дѣлѣ, ѳеодосійскій корреспондентъ Морск. Сбор. въ № 6-мъ 1861 года и № 5-мъ 1862 г. говоритъ между прочимъ:

«Достаточно сказать, что часть ѳеодосійскаго рейда, прилежащая къ городу и составляющая собственно портъ, въ которомъ стоятъ купеческія суда, совершено закрыта не только отъ SO, но, можно сказать, отъ всякаго вѣтра, потому что изъ двухлѣтнихъ наблюденій инженеровъ общ. рус. желѣз. дор. оказалось, что самая бурная волна не имѣетъ здѣсь въ вышину

югѣ Россіи. При этомъ не надо также упускать изъ виду и стратегическое значеніе этой дороги. Какъ мирные граждане, мы объ этомъ значеніи не будемъ распространяться, а довольствуемся лишь указаніемъ, что почти отъ Θеодосіи начи-

---

и полутора аршина; при этомъ надо имѣть въ виду то, что совершенно весь рейдъ, никогда не замерзающій, имѣетъ дно чистое, ровное, глубину умѣренную, грунтъ очень хорошій, и что не было примѣра, чтобы случались здѣсь кораблекрушенія, и вотъ по какой причинѣ:

«Законы ураганов, выведенные изъ изслѣдованій Рида, Пиддингтона, Морри и Редфильда, учатъ насъ тому, что въ сѣверномъ полушаріи круговращательный штормъ (сѣверный ураганъ), начинаясь при высокомъ барометрѣ маловѣтріемъ съ южной стороны и потомъ, при быстромъ паденіи ртути, превращаясь въ сильный вѣтеръ, и затѣмъ штормъ отъ SSO или StO и все усиливаясь, переходитъ постепенно съ SSW къ W и наконецъ смягчается, достигнувъ WNW или NW: между тѣмъ, какъ пространство, занимаемое центромъ вращенія урагана, во время продолжительности онаго, движется отъ запада къ востоку.

Θеодосійскій рейдъ открытъ, собственно отъ O и отъ OSO, а потому, на основаніи вышеизложенной теоріи, не смотря на его 19-ти мильную ширину, на немъ никогда не было и не можетъ быть такой катастрофы, какъ, напримѣръ, случившаяся даже въ Севастополѣ, съ 23-го на 24-е ноября 1861 г., и которая, по вышесказаннымъ законамъ природы, должна случаться съ нимъ, отъ времени до времени.

нается керченскій проливъ, и что на немъ строится значительная крѣпость. Не безполезно также вспомнить, что такъ называемый восточный вопросъ не сошелъ еще съ очереди и долженъ рѣшиться, рано или поздно: а вѣдь Крымъ отъ Турціи и ея столицы не за горами, а за моремъ.

Эта же дорога дастъ переселенію въ Крымъ совершенно благопріятный оборотъ; полагаемъ даже, что тогда не потребуется отъ Правительства никакихъ особенныхъ льготъ и вспомоществованій, столь значительныхъ въ настоящее время.

Относительно же упрека, дѣлаемаго Ѳеодосіи, что она малолюдна и не имѣетъ, въ настоящее время, никакого торговаго значенія, замѣтимъ только то, что у насъ въ старину *сочинялись* города, а не возникали, въ слѣдствіе мѣстныхъ удобствъ и потребностей: а потому, вмѣсто того, чтобы поддерживать торговлю города, который по своему положенію и порту имѣетъ столько преимуществъ, были сочинены и поддерживаемы города, отбившіе торговлю отъ него безъ особенно ощутительной пользы для края. [1] Несостоятельность этого порядка вещей выяснилась

---

[1] Чтобы было, напримѣръ, съ Одессою, если бы, въ началѣ ея существованія, основали при устьяхъ рр. Днѣпра, Буга и Днѣстра торговые города, которые поддерживали бы, искуственно, въ ущербъ Одессѣ?

*

тотчасъ, когда возникло соперничество странъ, чуждыхъ нашимъ ошибкамъ (и занявшихся сперва постройкою дорогъ, предоставивъ основаться и развиваться городамъ, гдѣ укажетъ потребность), и потому, если мы выведемъ такое заключеніе, что Ѳеодосія была пожертвована, не только безъ выгодъ для края, а скорѣе ему въ ущербъ, то съ этимъ, кажется, нельзя не согласиться [1].

---

[1] Впрочемъ, до какой степени трудно пробиться истинѣ на свѣтъ Божій, мы недавно видѣли этому примѣръ, въ статьѣ Одесскаго Вѣстника, № 117-й: Отвѣтъ Ѳеодосійскому корреспонденту Морск. Сборника, по поводу вопроса о преобразованіи черноморскихъ карантиновъ. Ѳеодосійскій корреспондентъ высказалъ мысль, что, ежели смотрѣть на этотъ вопросъ, не съ точки провинціальнаго эгоизма, а какъ на вопросъ международный, то слѣдуетъ учредить одинъ центральный карантинъ, на всемъ прибрежьи Новороссійскаго края и именно, въ Севастополѣ, такъ, чтобъ согласно съ современными понятіями о карантинныхъ учрежденіяхъ, въ этотъ карантинъ обязаны были бы заходить только зачумленныя суда или не имѣющія чистаго карантиннаго свидѣтельства; для всѣхъ же прочихъ судовъ, представляющихъ чистыя карантинныя свидѣтельства, достаточно имѣть, въ новороссійскихъ портахъ, однѣ карантинныя заставы. Но авторъ отвѣта, не потрудясь вникнуть въ смыслъ статьи и, въ особенности, словъ «современныя понятія о карантинныхъ учрежденіяхъ» (см. Морск. Сбор. № 8-й 1862 г.,

И такъ, изъ всего сказаннаго въ этой статьѣ слѣдуетъ одинъ общій выводъ, что постройка желѣзныхъ дорогъ въ Крымъ необходима и не можетъ быть убыточна и, что во избѣжаніе повторенія ошибки, сдѣланной уже разъ, началомъ постройки отъ Москвы линіи на Саратовъ, прежде южной, постройку эту надлежитъ начать съ главной линіи на Крымъ и, преимущественно, на Ѳеодосію, гдѣ произведенныя земляныя работы и разныя значительныя постройки еще существуютъ и пригодятся, гдѣ рельсы заготовлены и гдѣ находится мѣстность, на которой *легкость постройки совершенно исключительная.*

Ноябрь, 1862 г.

написалъ въ защиту своей мысли, о необходимости двухъ центральныхъ карантиновъ (въ Одессѣ и въ Керчи), статью, совершенно затемняющую истину.

КЪ ВОПРОСУ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ НА ЮГѢ РОССІИ.

(Биржс. Вѣд. № 8, 1863 г.)

—

Редакція Бирж. Вѣдом., въ передовой своей статьѣ (№ 246), дѣлаетъ вызовъ къ обсужденію вопроса о желѣзныхъ дорогахъ.

Пользуясь этимъ приглашеніемъ и находясь подъ вліяніемъ разныхъ слуховъ, то утверждающихъ, то отрицающихъ, что южная желѣз. дорога будетъ направлена на Одессу, что работы по московско-ѳеодосійской дорогѣ будутъ возобновлены и, наконецъ, что эта дорога направится на Севастополь, мы рѣшаемся высказать наше мнѣніе, составившееся вслѣдствіе вольнаго и невольнаго изученія того предмета, о которомъ идетъ рѣчь.

Сторонники желѣзной дороги по преимуществу на Одессу всѣ свои доводы приводятъ къ тому, что городъ этотъ уже составляетъ собою центръ всей южной торговли и имѣетъ важное торговое значеніе, которое, слѣдственно, нужно только под-

держать, а не то, чтобы создавать какой нибудь новый торговый центръ. Кромѣ того, говорятъ они, Одесса имѣетъ значительное населеніе и готовые магазины для склада хлѣба и разныя удобства (?), необходимыя для торговли и, наконецъ, (если только можно серьезно допустить этотъ доводъ), что иностранцы уже привыкли снабжаться въ Одессѣ необходимыми продуктами края, а что, дескать, этою привычкою пренебрегать не слѣдовало-бы.

Съ какой бы снисходительной точки ни смотрѣть на эти доводы, они теряютъ всякое основаніе, если въ вопросѣ о главной артеріи южныхъ желѣзныхъ дорогъ не смѣшивать мелочныхъ мѣстныхъ интересовъ съ интересами цѣлаго края. А потому посмотримъ, на сколько, въ самомъ дѣлѣ, важны интересы Одессы для того, чтобы ихъ можно было сопоставить съ интересами цѣлаго края.

Главною причиною процвѣтанія Одессы была и есть близость ея къ юго-западнымъ губерніямъ, для которыхъ она сдѣлалась посредницею при сбытѣ мѣстныхъ произведеній; другаго же значенія, какъ для тѣхъ губерній, такъ и для всего южнаго края, Одесса не имѣла и не имѣетъ, потому что она не обладала никогда никакою важною или значительною собственною производительностію. Портофранко и избраніе Одессы цен-

тральнымъ пунктомъ для пребыванія всѣхъ главныхъ органовъ мѣстнаго управленія на югѣ въ особенности споспѣшествовали къ ея заселенію. Процвѣтаніе одесской отпускной торговли продолжалось до тѣхъ поръ, пока не возникла конкуренція странъ, производящихъ то же, что производитъ и югъ Россіи, а потому раждается вопросъ: можетъ ли быть уничтожена или нейтрализирована эта конкуренція чрезъ посредство желѣзной дороги, оканчивающейся въ Одессѣ.

А вотъ посмотримъ. Но прежде сдѣлаемъ необходимую оговорку, затѣмъ, чтобы не вздумалось кому нибудь вывести заключеніе, что мы желаемъ, чтобы Одессу совсѣмъ оставили и избрали для торговли юга Россіи какой нибудь новый центръ. Нѣтъ, мы желаемъ не этого, а того только, чтобы вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ былъ правильно рѣшенъ, сообразно съ нуждами всего новороссійскаго края, а не ради какого нибудь одного изъ его захолустьевъ. Одесса всегда имѣла главнымъ источникомъ для своей отпускной торговли юго-западный край, слѣдовательно, туда-то, т. е. къ Днѣстру и къ Кіеву, надлежитъ преимущественно проложить отъ нея рельсовые пути. Однако-же чрезъ это Одесса не сдѣлается торговымъ центромъ для всего юга Россіи, по своей отдаленности отъ значительной

части его производительныхъ пунктовъ, а потому для уничтоженія этой отдаленности потребовалась бы еще желѣзная дорога на сѣверо-востокъ, которая обошлась бы дороже другихъ южныхъ линій, такъ какъ она должна бы переходить нѣсколько рѣкъ. Но, положимъ, что, не смотря ни на что, была бы проведена и эта линія, и все-таки интересы Одессы не сдѣлались бы тождественными съ интересами цѣлаго края, потому что Одесса, не смотря на свою 50-ти лѣтнюю, довольно обширную, отпускную торговлю, не представляетъ для нея никакихъ удобствъ, уже по одному тому, что портъ одесскій находится въ самомъ дурномъ состояніи, такъ, что даже горячій защитникъ Одессы г. Рабиновичъ въ своей статьѣ «Время не терпитъ,» помѣщенной въ Русскомъ Вѣстникѣ за іюнь 1862 г., сказалъ слѣдующее: «Положительно извѣстно, что многіе «иностранные шкипера дали себѣ слово болѣе «не посѣщать одесскаго порта, въ полномъ убѣ«жденіи, что онъ худшій изъ всѣхъ имъ знако«мыхъ портовъ.» [1]

---

[1] Весьма желательно-бы, не для пустаго любопытства, а для серьезнаго размышленія, знать число судовъ и людей, погибшихъ на одесскомъ рейдѣ со времени существованія этого города. Изъ отрывочнаго статистическаго свѣдѣнія, недавно помѣщеннаго въ

Теперь спрашивается: возможно ли сдѣлать такой портъ центромъ торговой дѣятельности всей южной Россіи, съ цѣлью нейтрализировать конкуренціею нашихъ совмѣстниковъ въ хлѣбной торговлѣ? Для Одессы слишкомъ будетъ достаточно и того, если она сохранитъ свое прежнее значеніе для одного юго-запада Россіи, а для средней полосы и востока необходимо поискать какого нибудь другаго исходнаго пункта.

По нашему мнѣнію, этимъ пунктомъ долженъ быть избранъ въ Крыму, одинъ изъ двухъ лучшихъ портовъ на Черномъ морѣ, т. е. Севастополь или Ѳеодосія. Которому же изъ этихъ двухъ должно дать преимущество? намъ кажется, что Ѳеодосіи, и это вотъ почему. Линія дороги на Севастополь длиннѣе, чѣмъ линія на Ѳеодосію, постройка севастопольской линіи потребуетъ сооруженія весьма значительныхъ путепроводовъ, обусловливаемыхъ мѣстностію, Севастополь отдаленъ отъ Азовскаго моря, севастопольская линія желѣзной дороги отдаляется отъ южныхъ мѣсторожденій соли, тогда, какъ линія на Ѳеодосію проходитъ вдоль ихъ — вплоть почти до

газетахъ, мы узнаемъ только, что въ 1860 г. Одесса видѣла 14 кораблекрушеній.

города [1]. Θеодосійскій портъ доступнѣе для парусныхъ судовъ и даже безопаснѣе севастопольскаго. [2]

Желѣзная дорога, направленная на Θеодосію, пройдетъ почти въ центрѣ всего юга Россіи и будетъ имѣть по обѣимъ сторонамъ собственные подвозные пути, Днѣпръ и Азовское море. Сверхъ того, Θеодосія не будетъ только одною лишь посредницею сбыта произведеній своего раіона: она будетъ сама доставлять для внутренней торговли весьма значительное количество своихъ собственныхъ, или вообще крымскихъ произведеній, также и кавказскихъ. Кромѣ всего этого, эта линія будетъ питаться своимъ собственнымъ минеральнымъ топливомъ, (антрацитомъ),—обстоятельство чрезвычайно важное, и потому, что не нужно будетъ платить огромныхъ денегъ за иностран-

---

[1] А это соображеніе заслуживаетъ особеннаго вниманія въ виду преобразованія солянаго устава и, вѣроятнаго, разрѣшенія, со введеніемъ новаго устава, безпошлиннаго вывоза за границу соли.

[2] Чтобы наше сужденіе не показалось слишкомъ смѣлымъ, указываемъ на мнѣніе объ этихъ портахъ спеціалиста - моряка, высказанное имъ въ своихъ корреспонденціяхъ изъ Θеодосіи въ Морск. Сборн. (№ 6 1861 г., № 2 и 5, 1862 г.)

ный каменный уголь (котораго въ случаѣ войны не получите ни за какія деньги) и потому, что сберегутся наши лѣса, о которыхъ извѣстный ученый и практикъ сельскаго хозяйства, г. Jourdier, въ своемъ превосходномъ сочиненіи: Des forces productives, destructives et improductives de la Russie, говоритъ между прочимъ слѣдующее: «Ce ne sera certainement pas celle de nos assertions qui étonnera le moins un bon nombre de nos lecteurs, que celle qui nous fait dire ici que la Russie est menacée de manquer bientôt de combustible.

«Quoi dira-t-on, ces forêts du nord, ces bois si abondants n'existent donc plus?

«Nous répondons qu'elles existent bien encore en partie, mais nous ajouterons que, si de rigoureux remèdes ne sont pas apportés incessamment à l'état de chose actuelle, dans trente ans au plus la Russie manquerait de ce dont elle ne peut pas plus se passer que de pain, т. е конечно, это будетъ для многихъ читателей не наименѣе удивительное заключеніе съ нашей стороны, если мы скажемъ, что Россіи вскорѣ угрожаетъ недостатокъ въ топливѣ. Какъ, возразятъ намъ — а эти сѣверные дебри, а эти дремучіе лѣса, развѣ не существуютъ болѣе?

«Да, частью они еще существуютъ, отвѣтимъ мы, но, прибавимъ къ этому, что если не будутъ

немедленно приняты надлежащія мѣры, то, самое большое, чрезъ тридцать лѣтъ Россія будетъ нуждаться въ предметѣ, столь же для нея необходимомъ, какъ хлѣбъ насущный.»

При всемъ томъ мы полагаемъ, что дорога на Севастополь не помѣха для ѳеодосійской,[1] ежели бы сооруженіе первой оказалось необходимымъ, по какимъ либо соображеніямъ, кромѣ комерческихъ. Комерція воспользуется кратчайшимъ путемъ,

---

[1] Еще до послѣдней войны, по распоряженію Правительства, были дѣланы предварительныя изысканія для линіи желѣзныхъ дорогъ отъ Москвы на Ѳеодосію съ вѣтвью на Севастополь; слѣдовательно, это такой вопросъ, о которомъ почти уже нельзя сказать ничего новаго, развѣ то, что при сооруженіи дороги на Севастополь, безъ вѣтви въ Ѳеодосію, всѣ милліоны, уже затраченные казною и частными лицами на разныя сооруженія и хозяйственныя усовершенствованія, въ окрестностяхъ этого города,—пропадутъ безъ всякой пользы для государства, и много небогатыхъ семействъ окончательно разорятся. Правда, гдѣ-то въ печати случилось намъ встрѣтить такое мнѣніе, что вслѣдствіе прекращенія работъ на ѳеодосійской линіи понесли убытки лишь разные спекуляторы. Если подъ этимъ словомъ авторъ разумѣлъ мѣстныхъ жителей, затратившихъ свои капиталы не на *авось*, а въ виду совершившагося факта, то онъ сказалъ нелѣпость, а если не разумѣлъ, то сказалъ небылицу.

удобнѣйшимъ портомъ и тѣмъ центромъ, гдѣ болѣе частныхъ интересовъ сольются въ одномъ общемъ; поэтому-то напрасны для нея всѣ возгласы софистовъ, силящихся доказать, что намъ всего нужнѣе провести желѣзную дорогу отъ Харькова на Таганрогъ, который будто-бы есть *единственный удобный центръ на югѣ для нашей заграничной торговли.* Ужъ не потому ли, что этотъ центръ не доступенъ для этой торговли въ теченіи 3—4 мѣсяцевъ въ году? или не потому ли, что комерческія суда не могутъ подходить къ этому центру за нѣсколько миль? Или наконецъ, не потому ли, что въ прошедшемъ ноябрѣ на судахъ, внезапно захваченныхъ морозами въ Азовскомъ морѣ, на радіусахъ этого центра, погибло отъ холода и голода болѣе 50 человѣкъ? Нѣтъ, Таганрогу не нужно желѣзной дороги въ Харьковъ; онъ имѣетъ Донъ, что лучше всякой желѣзной дороги, ему (какъ весьма справедливо первымъ замѣтилъ это ѳеодосійскій корреспондентъ Морск. Сбор., см. № 8, 1862 г.) нужна только буксирная цѣпь до Керчи, которая воспрепятствуетъ выбрасыванію баласта въ Азовское море, которая значительно продлитъ и регулируетъ навигацію на этомъ морѣ, и которая устранитъ возможность повторенія несчастій, подобныхъ вышеупомянутому. Весьма желатель-

но—бы, чтобы несогласные съ нашими убѣжденіями высказали свои на страницахъ этой-же газеты. Мы ничего столько не желаемъ, какъ того, чтобы истина восторжествовала.

Декабрь 1862 г.



